



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

---

सं. 463]	नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 17, 2019/अग्रहायण 26, 1941
No. 463]	NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 17, 2019/AGRAHAYANA 26, 1941

---

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 दिसम्बर, 2019

**सं.टीएमपी/45/2019-केओपीटी.—** महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा कार्य की समाप्ति के पश्चात् लंबे समय तक गोदी के भीतर ठहरे रहने वाले पोतों से दांडिक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/45/2019-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

...

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रतन सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवंबर, 2019 के 29वें दिन पारित)

यह मामला कार्य की समाप्ति के पश्चात् लंबे समय तक गोदी के भीतर ठहरे रहने वाले पोतों से दांडिक बर्थ किराया प्रभारों की उगाही के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केओपीटी ने 27 अगस्त, 2019 के पत्र संख्या जीएम(टी)/38/भागII/834 में किये गए निवेदन इस प्रकार है।

- (i). हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) एक ज्वार पत्तन है। सभी सेलिंग पोत अवरुद्ध गोदी प्रणाली में एक साथ बाहर सेल नहीं कर सकते क्योंकि ज्वार के दौरान लॉक विंडो एक सीमित समय के लिए होती है। इसलिए, हर समय लगभग 5 से 6 पोत विभिन्न बर्थों पर व साथ-साथ पोतों के साथ बाहर निकलने के लिए अपनी वारी की प्रतीक्षा में रहते हैं।
- (ii). परिणामस्वरूप, गोदी के भीतर भीड़-भाड़ बनी रहती है। आने वाले पोतों को स्थान देने के लिए, इन पोतों को एक बर्थ से दूसरी खाली बर्थ पर अंतरित करना पड़ता है। इसलिए, अवरुद्ध गोदी के भीतर पोतों का काफी अंतरण करना अपेक्षित हो जाता है।
- (iii). स्थिति तब और खराब हो जाती है जब पोत विभिन्न कारणों से काफी लंबे समय तक गोदी के भीतर रुक जाते हैं और वे कारण पत्तन पर आरोप्य नहीं होते जैसे स्वामी, चार्टर, रीसिवर, न्यायालयी मामले, सीमाशुल्क संबंधी मुद्दे आदि।
- (iv). गोदी के भीतर रोके जाने वाले पोतों के लिए कोई बर्थ निर्धारित नहीं है। अक्सर इन पोतों को मजबूरन किसी कार्यशली बर्थ पर रखा जाता है या दोहरी / तिहरी बैंकिंग स्थिति में रखा जाता है। इससे इन पोतों की वजह से उन पोतों का रास्ता भी बाधित हो जाता है जो बाहर जाना चाहते हैं।
- (v). सेलिंग पोतों को मुक्त करने के उद्देश्य से, पत्तन को लंबे समय से प्रतीक्षा कर रहे पोतों को अन्य बर्थ में अंतरित करना पड़ता है। एक बर्थ से दूसरी बर्थ पर पोतों के इस अंतरण के लिए टग और पत्तन की गोदी पाइलट सेवाएं शामिल रहती हैं जिन पर बहुमूल्य समय लगता है और आने वाले पोतों की प्लेसमेंट प्रभावित होने के साथ-साथ गोदी के भीतर प्रतीक्षारत पोतों को अंतरित करना भी प्रभावित होता है।
- (vi). पोतों की अनावश्यक आंतरिक गोदी मूवमेंट के कारण, पत्तन के संसाधन का अपव्यय होने का साथ-साथ राजस्व की भी हानि होती है।
- (vii). मौजूदा दरमानों में खंड एस 21 के अंतर्गत, प्रावधान है कि एकल दर पर बर्थ किराया प्रभारित किया जायेगा गोदी में पोत चाहे कितने भी दिन क्यों न ठहरा हो। यह दर 0.398 सेंट अधिकतम \$9.552 की प्रति घंटा जीआरटी उन पोतों के लिए है जो विदेशी व्यापार में लगे हैं और तटीय व्यापार में लगे पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार 143.45 रु. प्रति घंटा प्रति जीआरटी है। बर्थ किराया प्रभार में छूट भी दी जाती है यदि पोत केओपीटी को आरोप्य कारणों से बेकार खड़ा है।
- (viii). इसलिए, उन कारणों से पत्तन को आरोप्य कारणों से इतर गोदी के भीतर पोत के लंबे ठहराव को हतोत्साहित करने के लिए, केओपीटी ने दांडिक बर्थ किराया की उगाही का निर्णय लिया जैसा केओपीटी के न्यासी मंडल ने अनुमोदित किया है, जो इस प्रकार है:-

क्र.सं.	पोतों के ठहराव की अवधि	प्रस्तावित प्रभार
1	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभार
2.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे से अधिक 1 सप्ताह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 2 गुणा बर्थ किराया प्रभार
3.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से एक सप्ताह से अधिक 1 माह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 3 गुणा बर्थ किराया प्रभार
4.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 महीने से अधिक 3 माह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 4

5.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से तीन महीने से अधिक 6 माह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 5 गुणा बर्थ किराया प्रभार
6.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 6 महीने से अधिक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 10 गुणा बर्थ किराया प्रभार

**2.2.** इस प्रस्ताव को केओपीटी के बोर्ड ने 18 जुलाई 2019 के संकल्प संख्या आर/419/एचडीसी//एसएच व सीएच/3/07/2019 के द्वारा अनुमोदित किया।

3. कार्य की समाप्ति के पश्चात् गोदी के भीतर लंबे समय तक रुके रहने वाले पोतों पर दांडिक बर्थ किराया प्रभारों की उगाही का प्रस्ताव केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) से संबंधित है जैसा केओपीटी द्वारा 21 नवंबर 2019 के ई-मेल द्वारा संसूचित किया गया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के 27 अगस्त, 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति हमारे 3 सितंबर 2019 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को भेजी गई। केवल एक प्रयोक्ता संगठन नामतः एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंटरैस्ट इन कोलकाता (एएसआईसी) ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की। उक्त टिप्पणियों को फीड बैक सूचना के तौर पर केओपीटी को भेजा गया। मामले को अंतिम रूप दिये जाने तक केओपीटी ने कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया। जिस पर भी, एएसआईसी से प्राप्त टिप्पणियों को एएसआईसी द्वारा संदर्भित मामले में आयोजित हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान दोहराया गया, जहां केओपीटी ने अपनी टिप्पणियां दी जिन पर प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण में और संयुक्त सुनवाई के दौरान संबंधित पक्षों द्वारा दिये गए तर्कों पर अलग से चर्चा की गई है।

5. इस मामले में केओपीटी परिसर में 17 अक्टूबर 2019 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। केओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे।

6. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा की गयी टिप्पणियों तथा उनके द्वारा दिये गये तर्कों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

7. इस मामले में कार्रवाई के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना के संबंध में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

- (i). कोलकाता पत्तन न्यास में सेलिंग पोतों को सेल आऊट करने के लिए अनुकूल ज्वार स्थितियों तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है। चूंकि पोत विभिन्न बर्थों पर और साथ ही साथ अन्य पोतों के साथ अपनी बारी आने की प्रतीक्षा करते रहते हैं यह सूचित किया गया है कि इससे अवरुद्ध गोदी में सीड़-भाड़ हो जाती है। उपरोक्त के अतिरिक्त, कुछ ऐसे भी मामले सामने आये हैं जहां पोत पत्तन को आरोप्य से इतर विभिन्न कारणों से अत्यधिक समयावधि तक गोदी में रुके रहते हैं जैसे स्वामियों में विवाद, चार्टर्स, रिसीवर्स, न्यायालयी मामले, सीमाशुल्क संबंधी मुद्दे आदि। चूंकि गोदी के भीतर ऐसे रोके गए पोतों के लिए कोई बर्थ निर्धारित नहीं है, इन्हें अक्सर कार्यशील बर्थों पर रखा जाता है अथवा दोहरी/तिहरी बैंकिंग स्थिति में/ इससे अन्य पोतों का मार्ग अवरोधित हो जाता है जो गोदी से सेल आऊट होना चाहते हैं। अतः पोतों की जलयात्रा सुगम करने के लिए पत्तन को लंबे समय तक प्रतीक्षा करने वाले पोतों को टर्गों और पाइलटों की सहायता से अन्य बर्थों पर अंतरित किया जाता है। जैसा पत्तन ने सूचित किया है पत्तन के संसाधन का अपव्यय होता है और राजस्व की भी हानि होती है तथा पोतों को गोदी के भीतर पत्तन पर आरोप्य कारणों से इतर अधिक ठहराव को हतोत्साहित करने के लिए केओपीटी उन पोतों पर दांडिक बर्थ किराया प्रभार उगाही का प्रस्ताव लेकर आया है जो कार्य की समाप्ति के पश्चात् भी लंबे समय तक गोदी में रुके रहते हैं। पत्तन के प्रस्ताव को केओपीटी के न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।

- (ii). केओपीटी द्वारा अपने 27 अगस्त 2019 के प्रस्ताव में किया गया निवेदन केओपीटी द्वारा संदर्भाधीन मामले की विवेचना के दौरान दी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।
- (iii). पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार, पोत के कार्य की समाप्ति के समय से 72 घंटे तक सामान्य बर्थ किराया प्रभार उगाहे जाने का प्रस्ताव किया है। केवल उन्हीं परिस्थितियों में, जहां पोत 72 घंटे से अधिक रुकता है, केओपीटी ने दांडिक बर्थ किराया प्रभारों की उगाही का स्लैब बार ढांचा रखा है। स्लैब बार ढांचा इस प्रकार निर्धारित किया गया है कार्य की समाप्ति के पश्चात् पोत बर्थ पर जितना अधिक समय तक रुकेगा उतना ही अधिक दांडिक प्रभार लगेगा। पोत का ठहराव समय जैसे-जैसे बढ़ता जायेगा न्यायोचित रूप से दांडिक उगाही बढ़ती जायेगी।
- (iv). पत्तन के संसाधनों की क्षति राष्ट्रीय हानि है और उस संदर्श में उन पोतों पर दांडिक बर्थ किराया प्रभार की उगाही का आरोही ग्रेड क्रम में प्रस्ताव, जो कार्य की समाप्ति के पश्चात् भी लंबे समय तक गोदी के भीतर ठहरे रहते हैं, सही दिशा में उठाया गया कदम है। केओपीटी का प्रस्ताव जैसा लाया गया है, उससे पत्तन की मंशा दांडिक उगाही से पत्तन का राजस्व बढ़ाने की नहीं है अपितु व्यापार को अतिरिक्त प्रोत्साहन देने की है ताकि वे समय पर अतिरिक्त कार्रवाई करके पोतों की समय पर जलयात्रा सुनिश्चित कर सकें।
- (v). चूंकि प्रस्ताव पोतों के पत्तन पर आरोप्य कारणों से इतर गोदी के भीतर लंबे ठहराव को हतोत्साहित करने के लिए है, प्रयोक्ताओं की यह राय है कि पत्तन को पत्तन जल में एक ऐसी जगह का पता लगाना चाहिए जहां ऐसे दीर्घावधि ठहराव करने वाले पोतों को रोका जा सके ताकि इससे न तो पत्तन के कार्यों में बाधा उत्पन्न हो और न ही इससे प्रयोक्ताओं पर दांडिक बर्थ किराया प्रभारों के भुगतान का भार पड़ सके। चूंकि पत्तन का संपर्क चैनल तंग है, पत्तन के लिये यह संभव नहीं है कि वह ऐसे पोतों के ठहराव के लिए कोई वैकल्पिक स्थान ढूंढे। अतः इस पर सुविचार करते हुए कि पोतों का अधिक ठहराव पत्तन के कार्य निष्पादन को प्रभावित करता है और परिणाम में पत्तन के सांसाधन क्षत होते हैं। पत्तन ने प्रयोक्ताओं से निवेदन किया है कि वे पत्तन के इस प्रस्ताव का पूरे मन से समर्थन करें।
- (vi). केओपीटी द्वारा किये गए निवेदनों पर सुविचार करते हुए और इस प्रत्याशा में कि केओपीटी द्वारा दांडिक बर्थ किराया प्रभारों की उगाही से पोतों द्वारा कार्य की समाप्ति के पश्चात् पत्तन पर आरोप्य कारणों से इतर कारणों से पोतों के लंबे समय तक रुके रहने की घटनाओं में कमी आयेगी और इस प्रकार पत्तन के संसाधनों का और अधिक कुशल उपयोग किया जा सकेगा तथा पत्तन के कार्य निष्पादन में सुधार होगा, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दांडिक बर्थ किराया प्रभारों का अनुमोदन करने को प्रवृत्त है।
- (vii). चूंकि प्रस्तावित उगाही दांडिक प्रकृति की है और यह पत्तन में आने वाले कुल पोतों के लगभग 1% पर ही लगाये जाने की संभावना है, पत्तन ने प्रस्तावित उगाही से वसूली किये जाने वाले प्रत्याशित राजस्व का आकलन नहीं किया है।
- (viii). इस प्राधिकरण के आदेश सामान्यतः राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति पर उत्तरव्यापी प्रभाव से लागू होते हैं जब तक कि संबंधित प्रशुल्क आदेश में विशेष उल्लेख करते हुए अन्यथा भिन्न व्यवस्था न की जाए। संदर्भाधीन मामले में, प्रस्ताव के प्रस्तुत करने के साथ ही 27 अगस्त, 2019 को एक व्यापार परिपत्र जारी करते हुए दांडिक बर्थ किराया प्रभारों की उगाही तत्काल प्रभाव से लागू कर दी। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.2 से 7.6.4 उपाबंध करते हैं कि जब कभी कोई विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमानों में किसी सेवा/कार्गो के लिए उपलब्ध नहीं होता, पत्तन एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और दरों की तब तक तदर्थ आधार पर उगाही कर सकता है जब तक वह दर अंततः अधिसूचित नहीं हो जाती। वर्तमान मामले में, दांडिक बर्थ किराया

प्रभार पत्तन के दरमान में निर्धारित नहीं हैं। जैसा ऊपर बताया गया है, केओपीटी ने पहले ही 27 अगस्त, 2019 से दर की उगाही आरंभ कर दी है। इस स्थिति के आधार पर, यह प्राधिकरण दांडिक बर्थ किराया प्रभार की प्रस्तावित उगाही केओपीटी द्वारा दरों के कार्यान्वयन की तारीख से यानी 27 अगस्त, 2019 के पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

8.1. परिणाम में और ऊपर बताये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केओपीटी के मौजूदा दरमानों में विदेशी व्यापार में लगे पोतों और तटीय व्यापार में लगे पोतों के लिए खंड 21.1 भाग VI – पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत निम्नलिखित नई टिप्पणी संख्या VI) अनुमोदित की जाती है:-

“(vi). एचडीसी में दांडिक बर्थ किराया प्रभार- किसी पोत के कार्गो संबंधी कार्य की समाप्ति के पश्चात् केओपीटी को आरोप्य कारणों से इतर, गोदी के भीतर रूके रहने पर:

क्र.सं.	पोतों के ठहराव की अवधि	प्रस्तावित प्रभार
1	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभार
2.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे से अधिक 1 सप्ताह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 2 गुणा बर्थ किराया प्रभार
3.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से एक सप्ताह से अधिक 1 माह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 3 गुणा बर्थ किराया प्रभार
4.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 महीने से अधिक 3 माह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 4 गुणा बर्थ किराया प्रभार
5.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से तीन महीने से अधिक 6 माह तक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 5 गुणा बर्थ किराया प्रभार
6.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 6 महीने से अधिक	मौजूदा दरमानों के अनुसार 10 गुणा बर्थ किराया प्रभार

”

8.2. केओपीटी को उक्त टिप्पणी अपने दरमानों में अंतर्विष्ट करने का निदेश दिया जाता है।

8.3. उक्त टिप्पणी 27 अगस्त 2019 से प्रभावी हुई मानी जायेगी और इसकी वैधता केओपीटी द्वारा दायर सामान्य संशोधन प्रस्ताव के निपटान पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किये जाने वाले संशोधित दरमानों की वैधता के साथ सह-समाप्य होगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./350/19]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 9th December 2019

**No.TAMP/45/2019-KOPT** .— In exercise of the powers conferred by Section 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for realization of Penal Berth Hire Charges from vessels remaining inside Dock after completion of work for long period, as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/45/2019-KOPT

Kolkata Port Trust

...

Applicant

### QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 29<sup>th</sup> day of November 2019)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for levy of Penal Berth Hire Charges from vessels remaining inside Dock after completion of work for long period.

2.1. The submissions made by KOPT vide its letter no. GM(T)/38/Pt.II/834 dated 27 August 2019 are as follows:

- (i). Haldia Dock Complex (HDC) is a tidal Port. All sailing vessels in the impounded Dock System cannot sail out at a time as the lock window during tide is for a limited period. Therefore, at all times around 5 to 6 vessels remain waiting at various berths as well as alongside vessels for their turn to sail out.
- (ii). As a result, there is congestion inside the Dock. For accommodating the incoming vessels, these vessels are required to be shifted from one berth to another vacant berth. Therefore, a lot of shifting of vessels inside the impounded Dock System is required to be done.
- (iii). The situation worsens when vessels get detained inside the Dock for a considerable period for various reasons which are not attributable to the Port, such as disputes between the Owners, Charters, Receivers, Court cases, Customs related issue etc.
- (iv). As there is no berth earmarked for holding detained vessels inside Dock, often these vessels are forced to be kept at a working Berth or in double/ triple banking position. This leads to obstructing other vessels which are scheduled to sail out from the Dock.
- (v). In order to free the sailing vessels, port has to shift the long waiting vessels to other berth. This shifting of vessels from one Berth to another requires involvement of Tugs and Dock Pilot Services of the port which consumes precious time and affects the placement of inward vessels as well as shifting of waiting vessels inside Dock.
- (vi). Due to such unnecessary intra Dock movement of the vessels, port's resources are getting wasted and revenue is also compromised.
- (vii). In the existing Scale of Rates (SOR), u/s S. 21, there is a provision for charging Berth Hire at single rate irrespective of the days of stay of the vessel in the Dock at 0.398 cents subject a minimum of \$ 9.552 per hour per GRT for vessels engaged in Foreign Trade and for vessels engaged in Coastal Trade, the Berth Hire Charges is ₹. 143.45 per hour per GRT. Again rebate is allowed in Berth Hire Charges if the vessels idle due to reasons attributable to the KOPT.
- (viii). Therefore, in order to discourage long stay of vessel inside the Dock due to reasons not attributable to Port, the KOPT has decided to levy penal Berth Hire as approved by Board of Trustees of KOPT, which is as follows:

Sr. no.	Period of stay of vessels	Charges proposed
1	Up to 72 hrs. from the time of completion of the vessels work	Normal berth hire charges as per existing SOR
2.	Beyond 72 hrs. till 1 week from the time of completion of vessels work	2 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
3.	Beyond 1 week till 1 month from the time of completion of vessels work	3 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
4.	Beyond 1 month till 3 months from the time of completion of vessels work	4 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
5.	Beyond 3 months till 6 months from the time of completion of vessels work	5 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
6.	Beyond 6 months from the time of completion of vessels work	10 times the normal berth hire charges as per existing SOR.

2.2. The proposal has the approval of the Board of KOPT vide Board Resolution no. R/419/HDC/Sh&CH/3/07/2019 dated 18 July 2019.

3. The proposal for levy of penal Berth Hire Charges on vessels inside the Dock after completion of work for long period relates to Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT as conveyed by KOPT vide its e-mail dated 21 November 2019.

4. In accordance with consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 27 August 2019 was forwarded to the concerned users/ user organizations, vide letter dated 3 September 2019, seeking their comments. Only one of the user organizations i.e Association of Shipping Interests in Calcutta (ASIC) has submitted its comments. The said comments was forwarded to KOPT as feedback information. The KOPT has not specifically responded till the case was taken up for finalization. Nevertheless, the comments received from ASIC were reiterated by the ASIC during the

joint hearing held on the case in reference, where the KOPT has furnished its comments, which has been brought out separately in the excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties during the joint hearing.

5. A joint hearing in this case was held on 17 October 2019 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. The KOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions at the joint hearing.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). In the Kolkata Port Trust (KOPT), the sailing vessels have to wait for favourable tidal conditions to sail out. Since the vessels keep waiting at various berths as well as alongside vessels for their turn to sail out, there is reported to be congestion inside the impounded Dock. In addition to the above, there are some instances of vessels getting detained inside the Dock for a considerable period of time for various reasons which are not attributable to the Port, such as disputes between the Owners, Charters, Receivers, Court cases, Customs related issue etc., and since there is no berth earmarked for holding detained vessels inside Dock, often these vessels are kept at a working Berth or in double/ triple banking position, thereby obstructing other vessels which are scheduled to sail out from the Dock. Thus, to enable smooth sail of the vessels, the port has to shift the long waiting vessels to other berths with the help of Tugs and Pilots. Since the port's resources are wasted and revenue is also compromised as reported by the port, and in order to discourage long stayal of vessel inside the Dock due to reasons not attributable to Port, the KOPT has come up with a proposal for levy penal Berth Hire on vessels remaining inside Dock after completion of work for long period. The proposal of the port has approval of the Board of Trustees of KOPT.
- (ii). The submissions made by KOPT in its proposal dated 27 August 2019 alongwith the information/ clarification furnished by KOPT during the processing of the case in reference, are considered in this analysis.
- (iii). As per the proposal of the port, for the period upto 72 hours from the time of completion of the vessel's work, normal berth hire charges are proposed to be levied. Only in the instances, where the vessel continues to stay beyond 72 hours, the KOPT has devised a slab wise structure for levy of penal berth hire charges. The slab structure is prescribed in such a manner that more the time the vessel remains in the berth after completion of the work, the more would be its penal charges. As the period of stay of the vessels increases, justifiably the penal levy also increases.
- (iv). Wastage of port resources is a national loss and in that perspective, the proposal of the port to levy penal berth hire charges in an ascending graded manner on vessels remaining inside the Dock after completion of work for long period, is in the right direction. As rightly brought out by KOPT, the intention of the port is not to generate revenue on account of the penal levy but only to give an extra push to the trade, so that they take additional timely action to ensure timely sail of the vessel.
- (v). Since the proposal has emanated to discourage long stayal of vessel inside the Dock for reasons not attributable to Port, the users are of the view that the port should identify a place in port waters to keep such long staying vessels, so that it neither hinders the port operations nor does it put a financial burden on the users by way of payment of penal berth hire charges. Since the approach Channel of the port is narrow, it has not been possible for the port to identify any alternative space for keeping such vessels. Thus, considering that over stayl of vessels is hampering the port productivity and is resulting in wastage of port resources, the port has appealed to the users to support the proposal of the port wholeheartedly.
- (vi). Considering the submissions made by the KOPT and expecting that levy of penal berth hire charges by the KOPT would result in reduction in the instances of vessel staying for long hours after completion of work, for reasons not attributable to the port, thereby resulting in more efficient utilization of port resources and improvement in the port productivity, this Authority is inclined to approve the penal berth hire charges as proposed by the port.
- (vii). Since the proposed levy is penal in nature and is expected to be levied on about only 1% of the total vessels visiting the port, the port is not seen to have estimated any revenue anticipated to be realized from the proposed levy.

- (viii). Orders of this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. In the case in reference, alongwith the submission of the proposal, the port is seen to have simultaneously issued a Trade Circular dated 27 August 2019 prescribing levy of penal berth hire charges with immediate effect. In this regard, it is relevant here to mention that Clauses 7.6.2 to 7.6.4 of the Tariff Policy, 2018, provide that whenever a specific tariff for services/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. In the instant case, the penal berth hire charges are not prescribed in the port SOR. As stated above, the KOPT has already started levying the rate with effect from 27 August 2019. Based on this position, this Authority is inclined to approve the proposed levy of the penal berth hire charges retrospectively from the date of implementation of the rates by KOPT i.e. 27 August 2019.

8.1 In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the following new note no. vi) under Section 21.1 of Part VI – Vessel related charges for vessel engaged in Foreign Trade & Vessel engaged in Coastal Trade in the existing Scale of Rates of KOPT:

- “(vi). Penal Berth Hire Charges at HDC, if the Vessel idles inside Dock after completion of cargo work due to reasons not attributable to KOPT:

Sr. no.	Period of stayal of vessels	Charges proposed
1	Up to 72 hrs. from the time of completion of the vessels work	Normal berth hire charges as per existing SOR
2.	Beyond 72 hrs. till 1 week from the time of completion of vessels work	2 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
3.	Beyond 1 week till 1 month from the time of completion of vessels work	3 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
4.	Beyond 1 month till 3 months from the time of completion of vessels work	4 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
5.	Beyond 3 months till 6 months from the time of completion of vessels work	5 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
6.	Beyond 6 months from the time of completion of vessels work	10 times the normal berth hire charges as per existing SOR.

”

8.2 The KOPT is directed to incorporate the said note in its Scale of Rates.

8.3. The said note is deemed to have come into effect from 27 August 2019 and its validity shall remain co-terminus to the validity of the revised Scale of Rates to be notified by this Authority, disposing of the general revision proposal filed by KOPT.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)  
[ADVT.-III/4/Exty./350/19]